LAGOON

catamarans since 1984

FR LAGOON 560

MANUEL DU PROPRIETAIRE

www.cata-lagoon.com

SOMMAIRE

MANUEL DU PROPRIETAIRE CE

Mise à jour 02.2013

1. INTRODUCTION 4

2. CARACTERISTIQUES 6

2.1. Fiche d'identité du navire 6
2.2. Dimensions 6
2.3. Charge 7
2.4. Voilure et gréement 9

3. SECURITE 12

3.1. Incendie 12
3.2. Visibilité 15
3.3. Stabilité, risque d'envahissement 15
3.4. Prévention des chutes par-dessus bord 16
3.5. Radeau de survie (non fourni) 17

4. EQUIPEMENTS 18

4.1. Motorisation 18
4.2. Système de direction 19
4.3. Système électrique 20
4.4. Système gaz et eau douce 26
4.5. Réservoirs eaux noires 28
4.6. Pompes, vannes et passe-coques 30

5. MOUILLAGE, AMARRAGE ET REMORQUAGE 32

6. GRUTAGE ET TRANSPORT 33

7. LA SNSM 34

8. CHARTE POUR LA MER ET LES RIVIERES 35

9. REFERENCES ET NORMES APPLICABLES 36

1

Madame, monsieur,

Vous venez de prendre livraison de votre nouveau LAGOON, et nous tenons tout d'abord à vous remercier de la confiance dont vous nous honorez en ayant choisi un produit de notre marque.

Un LAGOON est fait pour durer : chaque bateau est l'objet de soins attentifs dans les moindres détails, depuis sa conception jusqu'à sa sortie d'usine et sa mise à l'eau, afin qu'il vous apporte durant de nombreuses années les joies que vous en attendez.

Le présent manuel a été élaboré pour vous aider à utiliser votre bateau en sécurité et avec plaisir. Il contient des détails sur le bateau, les équipements fournis ou installés et ses systèmes, ainsi que des informations sur leur utilisation. Lisez-le soigneusement et familiarisez-vous avec le bateau avant de l'utiliser.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un cours sur la sécurité de la navigation ou le sens marin. Si c'est votre premier bateau ou si vous en avez changé pour un type de bateau avec lequel vous n'êtes pas familiarisé, pour votre confort et votre sécurité, assurez-vous d'acquérir une expérience sur sa manoeuvre et son utilisation avant d'en prendre les commandes. Votre revendeur, votre fédération nationale de voile ou de motonautisme ou votre yacht club seront ravis de vous informer sur les écoles de navigation ou les instructeurs compétents de la région.

Assurez-vous que les conditions de vent et de mer prévues correspondent à la catégorie de conception de votre bateau, et que vous-même et votre équipage êtes capables de manoeuvrer le bateau dans ces conditions. Même lorsque votre bateau y est adapté, les conditions de mer et de vent correspondant aux catégories de conception A, B et C varient de la forte tempête pour la catégorie A à des conditions sévères pour le haut de la catégorie C, sujettes aux dangers de vagues ou de rafales anormales, et sont par conséquent des conditions dangereuses dans lesquelles seul un équipage expérimenté, en bonne forme, et entraîné, manoeuvrant un bateau bien entretenu, peut naviguer de manière satisfaisante.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un guide détaillé d'entretien ou de réparation. En cas de difficulté, faites appel au constructeur du bateau ou à son représentant. Si un manuel d'entretien est fourni, utilisez-le. Utilisez toujours les services d'un professionnel expérimenté pour l'entretien, le montage d'accessoires ou les modifications. Les modifications pouvant affecter les caractéristiques de sécurité du bateau doivent être évaluées, exécutées et documentées par des personnes compétentes. Le constructeur du bateau ne peut être tenu pour responsable de modifications qu'il n'aurait pas approuvées.

Dans certains pays, un permis de conduire ou une autorisation est nécessaire ou des réglementations spécifiques sont en vigueur.

Entretenez toujours correctement votre bateau et tenez compte de la détérioration qui résulte du temps ou, le cas échéant, d'un usage important ou inapproprié. N'importe quel bateau – aussi solide soit-il – peut être sévèrement endommagé s'il est mal utilisé. Cela n'est pas compatible avec une navigation sûre. Ajustez toujours la vitesse et la direction du bateau aux conditions de mer.

Si votre bateau est équipé d'un radeau de survie, lisez attentivement son manuel d'utilisation. Il convient que l'équipage ait à bord tout le matériel de sécurité (gilets de sauvetage, harnais, etc.) correspondant au type de bateau, aux conditions météorologiques, etc. Ce matériel est obligatoire dans certains pays. Il convient que l'équipage soit familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité et avec les manoeuvres de sécurité d'urgence (récupération d'un homme à la mer, remorquage, etc...); les écoles de voile et les clubs organisent régulièrement des sessions d'entraînement.

Il est recommandé que toutes les personnes portent des aides à la flottaison appropriée (gilets de sauvetage, équipement personnel d'aide à la flottaison) lorsqu'elles se trouvent sur le pont. À noter que, dans certains pays, il est obligatoire de porter tout le temps une aide à la flottaison conforme à la réglementation nationale.

INTRODUCTION

Les usagers de ce bateau sont avisés que :

Tout l'équipage doit recevoir un entraînement approprié.
Ne pas naviguer à la vitesse maximale dans des zones de fort trafic, ou en cas de visibilité réduite, de vents forts ou de grosses vagues. Réduire la vitesse et le sillage du navire, par courtoisie et par mesure de sécurité pour vous-même et pour autrui. Respectez les zones de limitation de la vitesse et du sillage.
Observer les règles de priorité telles qu'elles sont définies par les règles de route et imposées par le COLREGS.
Assurez-vous de toujours avoir une distance suffisante pour vous arrêter ou manœuvrer si nécessaire afin d'éviter une collision.

Les différentes mises en garde employées tout au long de ce guide se décomposent de la façon suivante :

CONSERVER CE MANUEL DANS UN ENDROIT SUR, ET LE REMETTRE AU NOUVEAU PROPRIETAIRE EN CAS DE REVENTE DU BATEAU.

DANGER

Indique l'existence d'un risque intrinsèque extrême pouvant donner une probabilité élevée de décès ou de blessures irréparables si des précautions appropriées ne sont pas prises.

AVERTISSEMENT

Indique l'existence d'un risque pouvant entraîner des blessures ou le décès si des précautions appropriées ne sont pas prises.

ATTENTION

Indique un rappel des pratiques de sécurité ou attire l'attention sur des pratiques dangereuses pouvant causer des blessures aux personnes ou des dommages au bateau ou à des composants ou à l'environnement.

2. CARACTERISTIQUES

2.1 • Fiche d'identité du navire :

Plaque du constructeur : une partie de l'information est donnée sur la plaque du constructeur fixée sur le bateau.

NOM DU CONSTRUCTEUR	*CONSTRUCTION NAVALE BORDEAUX*
CATEGORIE DE CONCEPTION	*A*
PUISSANCE MAXIMALE RECOMMANDEE	*2 X 110CV (2 X 81 KW)*
N° D'ORGANISME NOTIFIE	*CE0607*

Catégorie	Hauteurs de vagues (m)	Force de vent (Beaufort)
A	> 4	>8
B	< 4	≤8
C	< 2	≤6
D	< 0.5	≤4

Nombre de personnes recommandé par catégorie de conception :

Catégorie	Nombre maximum de personnes
A	14
B	14
C	16
D	30

Une explication complète de cette information est donnée dans le chapitre correspondant de ce manuel.

AVERTISSEMENT : Ne pas dépasser le nombre maximal de personnes recommandé. Quel que soit le nombre de personnes à bord, la masse totale des personnes et de l'équipement ne doit jamais dépasser la charge maximale recommandée. Toujours utiliser les sièges ou places assises prévues.

2.2 • Dimensions :

LONGUEUR DE COQUE	16,47 m*
LARGEUR DE COQUE	8,9 m*
LONGUEUR MAXIMUM	17,07 m
LARGEUR MAXIMUM	9,44 m
TIRANT D'EAU MAX	1,50 m
TIRANT D'AIR MAX	28,66 m

* selon la norme ISO 8666

La voile est le moyen principal de propulsion du Lagoon 560.

Le Lagoon 560 est conforme à la directive 2003/44/CE.

RAPPEL DES CATÉGORIES

Catégorie A : Bateau conçu pour naviguer dans des vents pouvant dépasser la force 8 Beaufort et dans des vagues de hauteur significative de 4 m et plus (voir la Note 1 ci-dessous), et dans une large mesure autosuffisant. Les conditions anormales comme les ouragans sont exclues. De telles conditions peuvent se rencontrer dans des grandes traversées, par exemple à travers les océans, ou à proximité des côtes lorsque l'on n'est pas protégé du vent et des vagues sur plusieurs centaines de milles nautiques.

Catégorie B : Bateau conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 8 Beaufort et dans les vagues correspondantes (vagues de hauteur significative inférieure ou égale à 4 m (voir la Note 1 ci-dessous). De telles conditions peuvent se rencontrer dans des navigations au large d'une longueur suffisante, ou à proximité des côtes lorsque l'on n'est pas protégé du vent et des vagues sur plusieurs dizaines de milles nautiques. Ces conditions peuvent également se rencontrer dans des mers intérieures de taille suffisante pour pouvoir donner la hauteur de vague en question.

Catégorie C : Bateau conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 6 Beaufort et dans les vagues correspondantes (vagues de hauteur significative inférieure ou égale à 2 m (voir la Note 1 ci-dessous). De telles conditions peuvent se rencontrer dans des eaux intérieures exposées, dans des estuaires et dans des eaux côtières avec des conditions de temps modérées.

Catégorie D : Bateau conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 4 Beaufort et dans les vagues correspondantes (vagues occasionnelles de 0,5 m de hauteur au maximum). De telles conditions peuvent se rencontrer dans des eaux intérieures abritées et dans des eaux côtières par beau temps.

NOTE 1 - La hauteur significative de vague est la hauteur moyenne du tiers supérieur des vagues, ce qui correspond approximativement à la hauteur de vague estimée par un observateur expérimenté. Certaines vagues auront une hauteur double de cette valeur.

2.3 • Charge

CATEGORIES DE NAVIGATION	A	B	C	D
Bateau lège :	28 000	28 000	28 000	28 000
Mouillage (ancres + chaîne + câblot)	450			
Equipements extérieurs mobiles	170			
Déplacement lège :	28 620	28 620	28 620	28 620
Radeau survie : (2)	160			
Equipement individuel de sécurité	50			
Equipage :	1050	1050	1200	2250
Eau : (960 litres max)	960			
Carburant : (2 x 650 litres max)	1300			
Eaux noires	320			
Approvisionnement et effets personnels : Préconisation ICNN : Minimum 30 kg Cat A, 20 kg Cat B, 10 kg Cat C, 5 kg Cat D	420	280	160	150
Vaisselle, couvert, linge	30			
Ouvrages, cartes, matériel de navigation mobile	20			
Outillage de rechange	80			
Annexe et son moteur	450			
Equipement day charter				700
Autres	60			
Charge condition minimum de navigation	**33 520**	**33 380**	**33 410**	**35 150**
Equipement optionnel				
Spi+gréement spi	95			
Winchs électriques (17 x 3 + câbles)	70			
Lazy bag	50			
Toile bimini	110			
Echelle de bain	13			
Coussins bain soleil	7			
Coussins cockpit	25			
Douchette cockpit	2			
Prise eau douce quai	3			
Pompe lavage pont	11			
Micro-ondes	21			
Lave-vaisselle	57			
Dessalinisateur	95			
Icemaker	18			
Congélateur	20			
Machine à laver le linge	90			
Ventilateurs carré	2			
Ventilateurs cabine	2			
Air conditionné avec centrale eau glacée	431			
Couchette étrave TD ou BD	106			

2

CATEGORIES DE NAVIGATION	A	B	C	D
Rideau entrée		3		
4 Batteries supplémentaires		315		
Chargeurs de batterie		18		
Convertisseur		9		
Groupe électrogène		480		
Commande moteur TAC		10		
Div supports		85		
Antifouling		55		
TV carré		9		
Joystick Raymarine		1		
Autoradios cabines		11		
Télévisions cabines		21		
Hifi carré		13		
HP cockpit 4		2		
VHF		1		
GPS		2		
Pack électronique		40		
Calculateur pilote		5		
Radar		17		
Equipement plongée		60		
2 caméras sous plafond fly		9		
4 spots sous-marins		32		
Cockpit en teck		80		
Cockpit fly en teck		40		
Gennaker + accastillage		96		
DEPLACEMENT EN CHARGE MAXIMUM (kg)	36 162	36 022	36 052	37 792
CHARGE MAXIMUM (kg)	7 542	7 402	7 432	9 172

CHARGE MAXIMUM = déplacement en charge maximum - bateau lège

La charge maximale recommandée inclut la masse de toutes les personnes à bord, des provisions et des effets personnels, de tous les équipements non inclus dans la masse du bateau lège, de la cargaison (le cas échéant) et de tous les liquides consommables (eau, carburant, etc...).

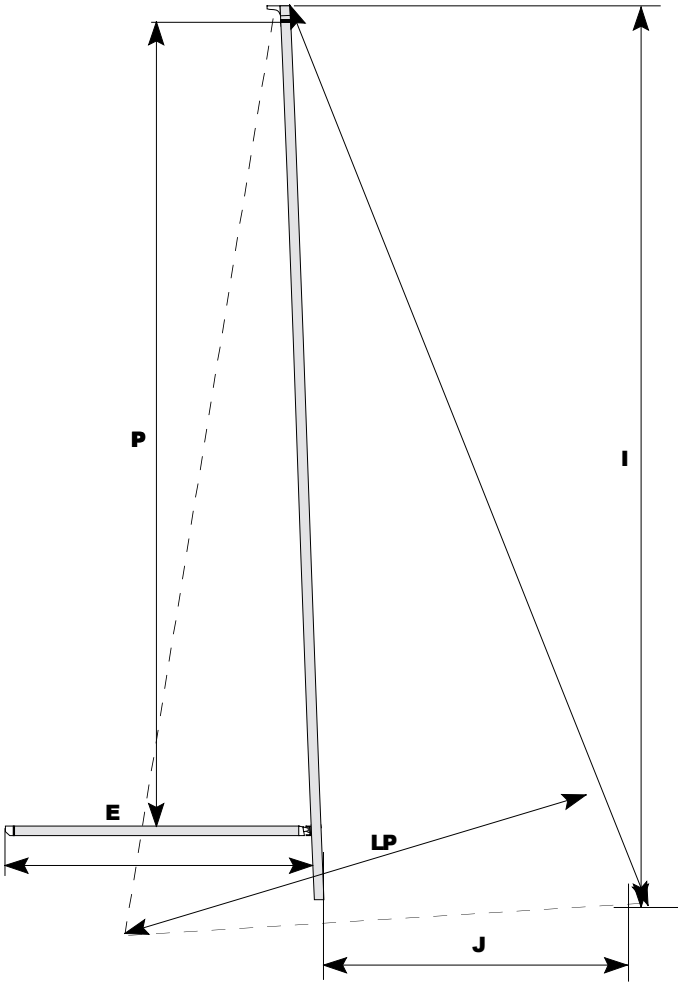
AVERTISSEMENT : Lors du chargement du bateau, ne jamais dépasser la charge maximale recommandée. Toujours charger le bateau avec soin et répartir les charges de manière appropriée pour conserver l'assiette théorique (approximativement horizontale). Eviter de placer des charges lourdes dans les hauts.

2.4 • Voilure et gréement

2.4.1 • Caractéristiques de la voilure :

VOILE	SURFACE
GRAND VOILE	125 m²
GENOIS (MAXI)	82 m²
TRINQUETTE	45 m²
GENNAKER	155 m²
SPI	245 m²

	Dimensions
I	22.80 m
J	6,37 m
P	22,338 m
E	7,859 m



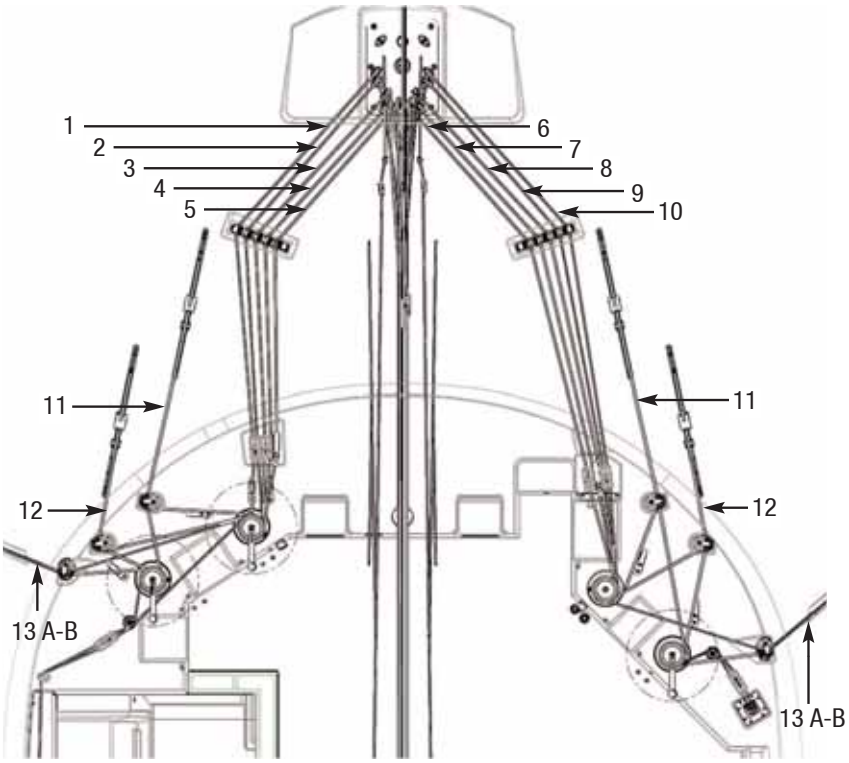
2.4.2 . Entretien du gréement :

Vérifiez le gréement dormant et courant régulièrement, et au moins une fois par an.

Pour les câbles métalliques :
Changez-les dès l'apparition du premier «gendarme»
Surveillez la corrosion, surtout à la liaison avec les ridoirs.
Surveillez le bon état des embouts, ridoirs.

Pour les câbles synthétiques des bastaques, drisses, écoutes, amarres, etc... :
Changez-les dès l'apparition de signes de ragage ou d'usure.
Vérifiez régulièrement les autres éléments du gréement, écoutes, amarres, etc..., et remplacez-les

2.4.3 ● Plan de manœuvre mât



1 - BALANCINE DE GRAND-VOILE
2 - CUNNINGHAM DE RIS 3
3 - DRISSE DE SPI / GENNAKER (OPTION)
4 - BOSSE DE RIS 3
5 - ECOUTE DE GRAND-VOILE
6 - BOSSE DE RIS 1
7 - BOSSE DE RIS 2
8 - DRISSE DE GRAND-VOILE
9 - CUNNINGHAM DE RIS 1
10 - CUNNINGHAM DE RIS 2
11 - ECOUTE DE TRINQUETTE
12 - ECOUTE DE GÉNOIS
13A-B - ECOUTE SPI / GENNAKER + BRAS SPI

REDUCTION DE VOILURE

ATTENTION : Tout réglage différent de ces préconisations peut entraîner la rupture du mât.
En particulier, le génois 100% avec 2 ris dans la grand-voile est à proscrire impérativement.

VENT REEL MAXI

FORCE	NŒUDS	VOILURE	
1-4	20	GV 100% GENOIS 100%	
5	25	GV 1 RIS GENOIS 85%	
6	30	GV 1 RIS GENOIS 70 % OU TRINQUETTE 100%	
7	35	GV 2 RIS TRINQUETTE 85%	
8	40	GV 3 RIS GENOIS 40%	
9	45	GV 3 RIS GENOIS 30%	

3. SECURITE

3.1 • Incendie

3.1.1 • Risques

Les risques principaux sont liés à la motorisation (§ 4.1), au système électrique (§ 4.3) ainsi qu'au circuit gaz (§ 4.4).

Veuillez consulter les paragraphes qui s'y réfèrent.

3.1.2 • Matériel de lutte contre l'incendie

Extincteurs portatifs : à fournir par le propriétaire. L'application du règlement national du pavillon de votre bateau est sous votre responsabilité.
Le bateau doit être équipé, lorsqu'il est en service, d'extincteurs portatifs :

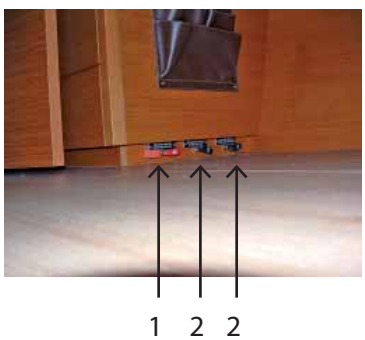
Nous conseillons une capacité totale des extincteurs portables de 8A/68B, chaque appareil ayant au minimum une capacité de 5A/34B. Les extincteurs à CO2 doivent être dédiés aux feux de cuisine ou aux feux électriques.

Nous conseillons d'installer au moins un extincteur à moins de 5 mètres de chaque couchette, à moins de 2 mètres de l'orifice extincteur du compartiment moteur, à moins de 2 mètres de tout appareil à flamme ouverte et à moins de 1 mètre du poste de barre.

Le bateau est livré avec 1 extincteur CO2 installé dans chaque compartiment moteur . L'emplacement est précisé sur le schéma suivant, la position étant identique sur les 3 versions.

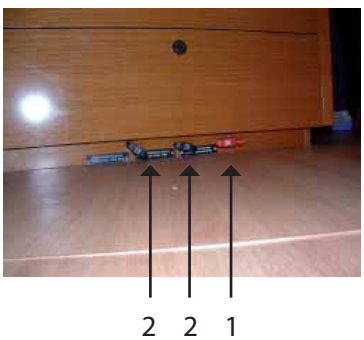
1 - Système fixe d'extincteur de cale moteur
(accès par les cales moteur)

Dans la plinthe du bureau à bâbord



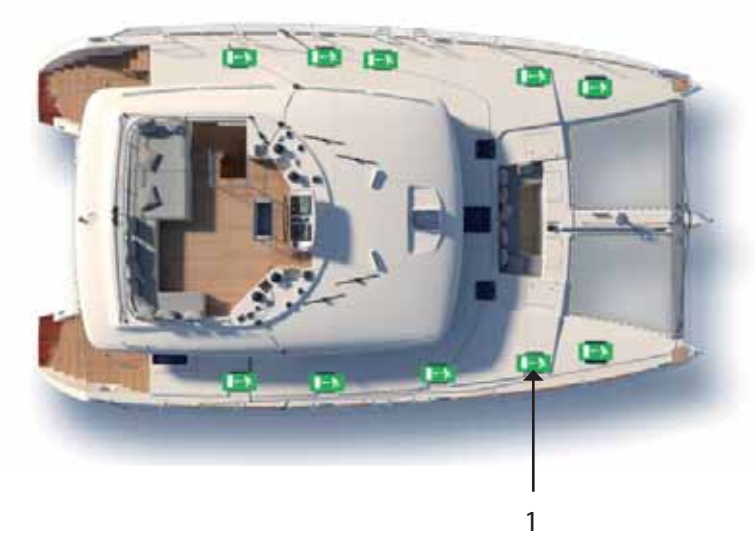
1 -Déclenchement extincteur cale moteur
2 -Coupure alimentation réservoir

Dans la plinthe de la couchette à tribord



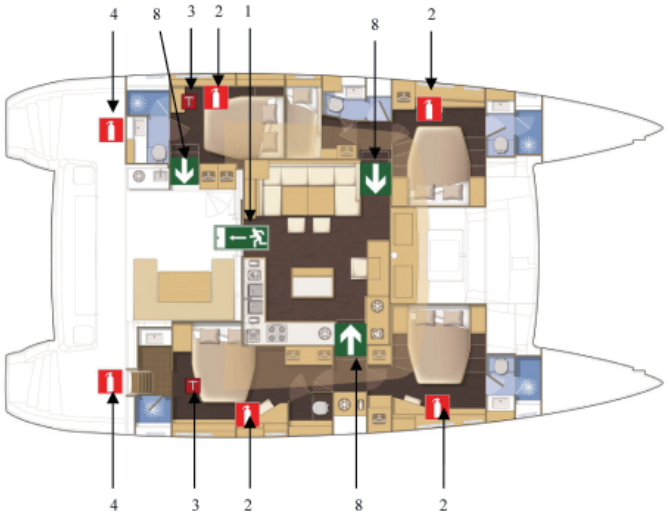
3.1.3 ● Issues de secours

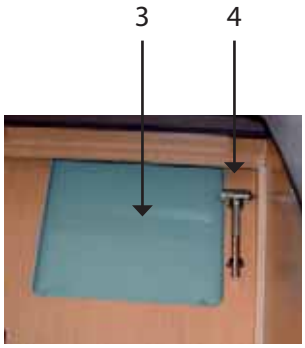
Les issues de secours recommandées sont indiquées sur le schéma ci-contre :



1 - Sortie de secours
2 - Extincteur
3 - Tirette de déclenchement d'extinction moteur
4 - Extincteur Moteur
5 - Fusées de détresse
6 - Matériel de premier secours
7 - VHF (option)
8 - Sortie de secours en cas de retournement
9 - .....
10 - .....
11 - .....
12 - .....
13 - .....
14 - .....
15 - .....
16 - .....

RECOMMANDATIONS :
Certains éléments n'ont pas d'emplacement prédéterminé.
Compléter ce plan en fonction de vos propres équipements de sécurité.





3 - Panneau "trous d'homme"
4 - Marteau pour briser la glace en cas de retournement.

3

Généralités

AVERTISSEMENT

Ne pas installer de rideaux en suspension libre ou autres tissus à proximité ou au-dessus des appareils de cuisson ou autres appareils à flamme nue.
Veillez à la propreté des cales et vérifiez à intervalles réguliers l'absence de vapeurs ou de fuites de carburant et de gaz.

Ne pas stocker de matériaux combustibles dans le compartiment moteur.

Ne pas laisser le bateau sans surveillance lorsque des appareils de cuisson et/ou de chauffage fonctionnent.

S'assurer que le matériel de lutte contre l'incendie est immédiatement accessible lorsque le bateau est occupé. Indiquer aux membres de l'équipage :

- l'emplacement et le fonctionnement du matériel de lutte contre l'incendie.
- l'emplacement des orifices de décharge dans le compartiment moteur.
- l'emplacement des trajets et sorties.

En cas de remplacement d'éléments de l'installation de lutte contre l'incendie, n'utilisez que des éléments appropriés, portant la même désignation ou ayant des capacités techniques et une résistance au feu équivalentes.

Si des matériaux non combustibles sont stockés dans le compartiment moteur, ils doivent être assurés afin de ne pas risquer de tomber sur la machinerie et ne doivent obstruer ni l'accès vers le compartiment moteur ni sa sortie.

■ Ne pas obstruer les passages vers les sorties et les panneaux.

■ Ne pas obstruer les commandes de sécurité, par exemple : robinets d'arrêt de carburant, robinets de gaz, interrupteurs du système électrique.

■ Ne pas obstruer l'accès vers les extincteurs portatifs entreposés dans les placards.

■ Ne pas utiliser de lampe à gaz dans le bateau.

■ Ne modifier aucune des installations du bateau (surtout l'installation électrique, de carburant ou de gaz) ou laisser du personnel non qualifié modifier toute installation du bateau.

■ Ne pas remplir des réservoirs de carburant ou remplacer des bouteilles de gaz lorsque le moteur tourne ou lorsque des appareils de cuisson ou de chauffage fonctionnent.

Maintenance du matériel de lutte contre l'incendie

Le propriétaire / utilisateur du bateau doit :
Faire vérifier le matériel de lutte contre l'incendie à la fréquence indiquée sur le matériel,

■ Remplacer le matériel portatif de lutte contre l'incendie s'il est périmé ou déchargé, par des appareils de capacité d'extinction égale ou supérieure.

■ Faire remplir ou remplacer les systèmes d'extinction fixes s'ils sont déchargés ou périmés.

3.2 • *Visibilité*

La visibilité à partir du poste de pilotage peut être obstruée du fait des angles importants de l'assiette du navire ou en raison d'autres facteurs causés par une ou plusieurs des conditions suivantes :

- Chargement et distribution de la charge
- Vitesse
- Conditions de mer
- Pluie et embruns
- Obscurité et brouillard
- Lumière à l'intérieur du navire
- Position des tauds supérieurs et latéraux
- Personnes ou équipements amovibles situés dans le champ de visibilité du barreur
- Accélération rapide et transition du mode déplacement au mode planant dans le cas des bateaux à moteur
- Angle de régulateur d'assiette associé au moteur (pour les navires qui en sont équipés)
- Angle de régulateur d'assiette associé à la coque (pour les navires qui en sont équipés)
- Gîte du voilier, les voiles réduisant la visibilité sous le vent.

Les règles internationales pour prévenir les abordages en mer (COLREG) et les règles de route imposent une surveillance correcte et permanente et le respect de la priorité. Le respect de ces règles est essentiel.

3.3 • *Stabilité, risque d'envahissement*

Réduire la vitesse avant d'effectuer des virages serrés pour éviter la perte de contrôle.

En navigation, maintenir les hublots, fenêtres et portes amovibles fermés.

La stabilité est réduite lorsque l'on ajoute du poids dans les hauts.

La stabilité peut être réduite lorsqu'on remorque un bateau ou que l'on soulève des poids importants à l'aide des bossoirs ou de la bôme.

Les vagues déferlantes constituent des dangers importants pour la stabilité et l'envahissement. Fermer les portes et panneaux de descente en cas de mer forte.

Ne pas faire naviguer le bateau avec un réglage d'assiette négatif (étrave basse) à grande vitesse. Cela peut faire gîter le bateau et il peut en résulter une instabilité dans les virages. Utiliser une assiette négative pour passer de la vitesse de déplacement à la vitesse d'hydroplanage, et à des vitesses inférieures dans le clapot.

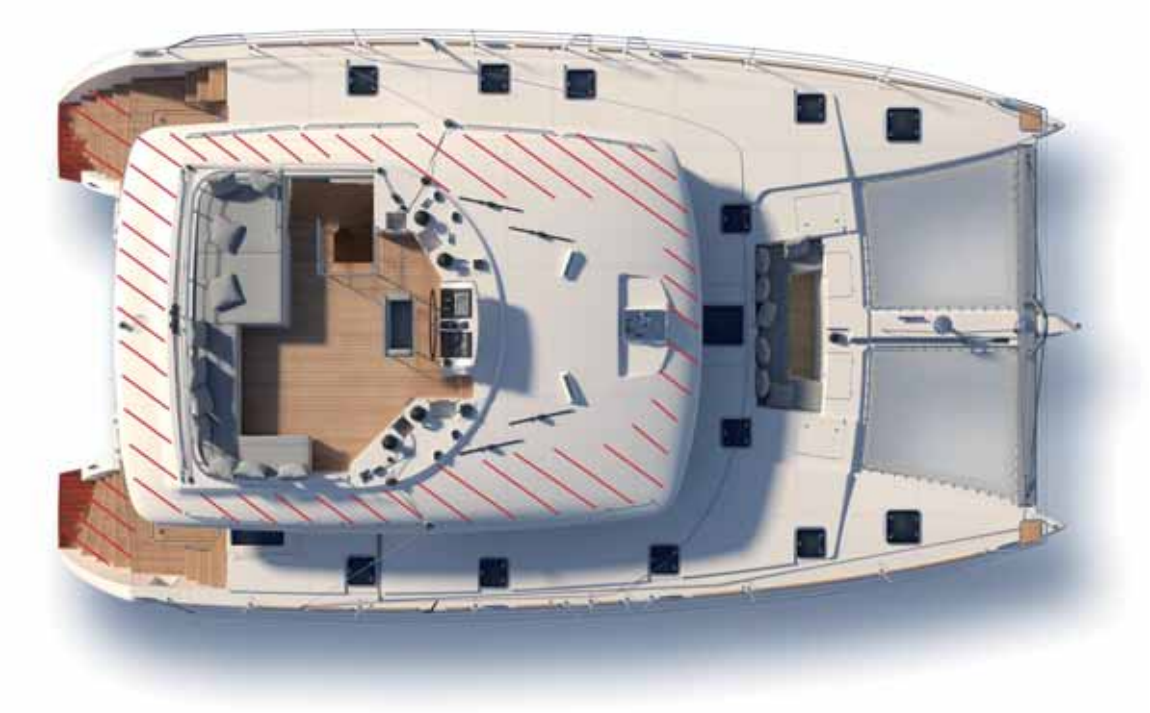
Les compartiments marqués comme étant des réservoirs d'air ne doivent pas être percés.

Si le bateau est qualifié d'insubmersible, il est capable de supporter ses passagers, même en cas d'envahissement.

Sur les bateaux où une pompe de cale n'est pas requise, il est de la responsabilité de l'utilisateur / propriétaire d'avoir au moins un seau / écope à bord, muni d'un moyen pour éviter sa perte accidentelle.

3.4 • *Prévention des chutes par-dessus bord*

L'échelle de bain est amovible. Elle se range dans le coffre de cockpit arrière.
Les parties du pont qui ne sont pas considérées comme faisant partie du pont de travail et qui ne doivent pas être utilisées en navigation sont hachurées sur le schéma ci-dessous.



Vérifiez les filières régulièrement :

Pour les filières métalliques, surveillez l'apparition de « gendarmes », la corrosion surtout aux points de liaison.

Pour les filières synthétiques, changez-les dès l'apparition de signes d'usure dus au raguage ou aux UV.

3.5 • Radeau de survie (non fourni)

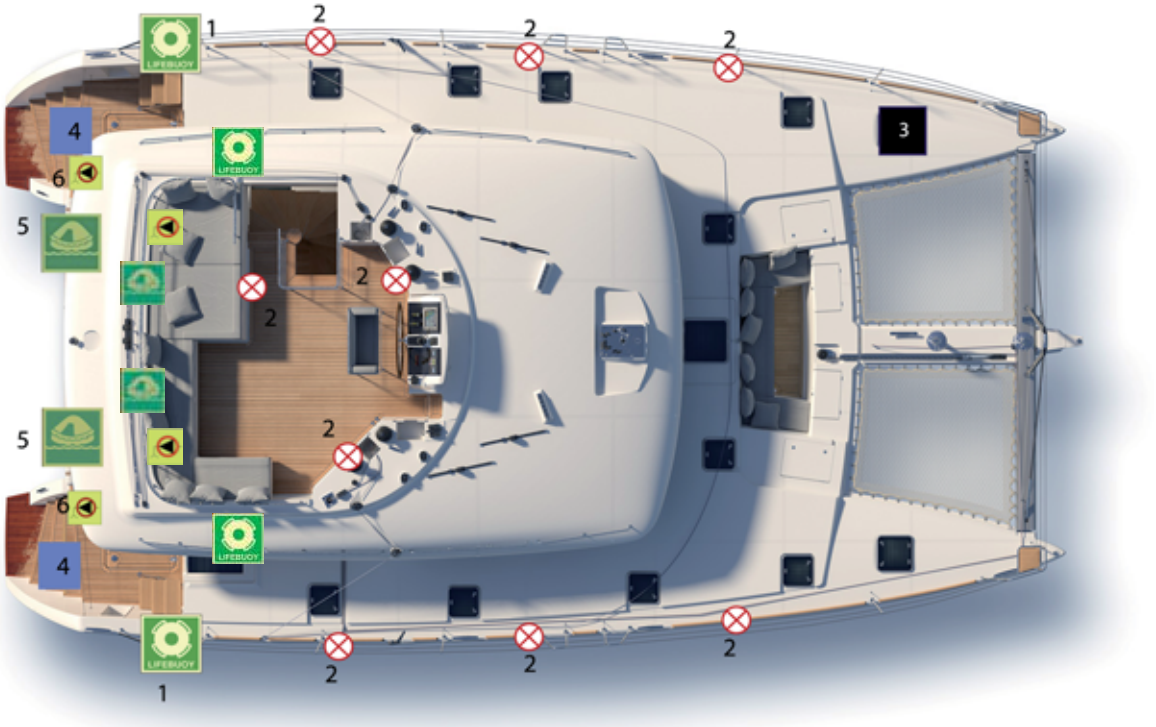
Lire attentivement son manuel d'utilisation.

Information concernant la localisation des équipements de secours

(à compléter si vous le souhaitez avec vos propres équipements additionnels).

1 - Emplacement bouée couronne
2 - Pontet pour fixation ligne de vie
3 - Barre franche de secours
4 - Nable barre franche de secours
5 - Emplacement radeau de survie
6 - Pompe de cale manuelle
7 - Extincteur

8 - .....
9 - .....
10 - .....
11 - .....
12 - .....



4. EQUIPEMENTS

Pour de plus amples renseignements sur les appareils installés, reportez-vous à leur manuel joint à la documentation du bateau.

4.1 • Motorisation

4.1.1 • Conseil d'utilisation

Ne pas installer sur ce navire un moteur de puissance et de poids supérieurs à ce qui est recommandé, cela entraînerait un risque pour la stabilité.

Arrêter le moteur, ne pas fumer pendant le remplissage du réservoir de carburant.
Pour les moteurs hors-bord équipés de nourrice, remplir le réservoir portatif hors du navire dans un endroit bien ventilé loin de tous risques d'inflammation.
Les carburants stockés hors des réservoirs (nourrices, jerricanes,...) doivent être rangés dans un local ventilé.
Avant de démarrer, vérifiez que la cale moteur est propre et sèche. Toute présence de carburant dans les fonds doit vous faire renoncer au démarrage.
Éviter le contact entre des matériaux inflammables et des parties chaudes du moteur.
Localiser l'orifice d'extincteur permettant d'éteindre un feu se déclarant dans la cale moteur.
Pour les bateaux équipés de moteur à essence, ventiler le compartiment moteur pendant 4 minutes à l'aide des ventilateurs de cale afin d'éliminer les éventuelles vapeurs d'essence.
Un système fixe d'extincteur, permettant d'éteindre un feu se déclarant dans la cale moteur, est installé sur certains modèles. Prenez connaissance de la position du déclencheur et de son fonctionnement (voir § 3.1.2). Il est nécessaire de ventiler le compartiment moteur après déclenchement.
S'assurer que les ouvertures de ventilation sont bien dégagées.

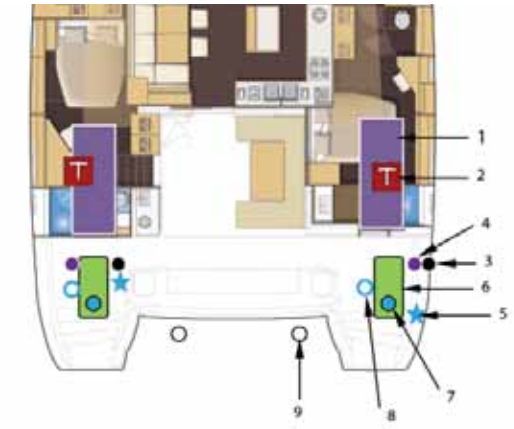
Ne pas obturer ni modifier le système de ventilation.
Avant de démarrer s'assurer que :
- la commande moteur n'est pas en prise
- la vanne de prise d'eau du circuit de refroidissement est ouverte puis vérifier qu'il y a bien de l'eau qui sort de l'échappement (l'eau peut être mélangée aux gaz d'échappement dans le cas d'un échappement humide) une fois le moteur démarré.

Il est déconseillé d'intervenir sur des pièces mécaniques en mouvement ou à leur voisinage (moteur, ligne d'arbre, etc.).

Au cas où une intervention serait nécessaire
- arrêter le moteur et /ou la rotation de la ligne d'arbre avant intervention sur un de leurs éléments.
- faire attention aux vêtements amples, cheveux, bagues, qui peuvent se prendre, porter des vêtements adéquats (gants, bonnets, etc...).

Prendre garde aux risques d'endormissement dus à l'oxyde de carbone pour les moteurs à essence.
En cas de débordement sur le pont pendant le remplissage, nettoyer avant de démarrer.
Prévenir de la détérioration des canalisations de carburant.
Les tuyaux souples pour carburant doivent être remplacés par des tuyaux portant le même marquage.

4.1.2 • Réservoirs Carburant : 2 x 650 litres GAS OIL



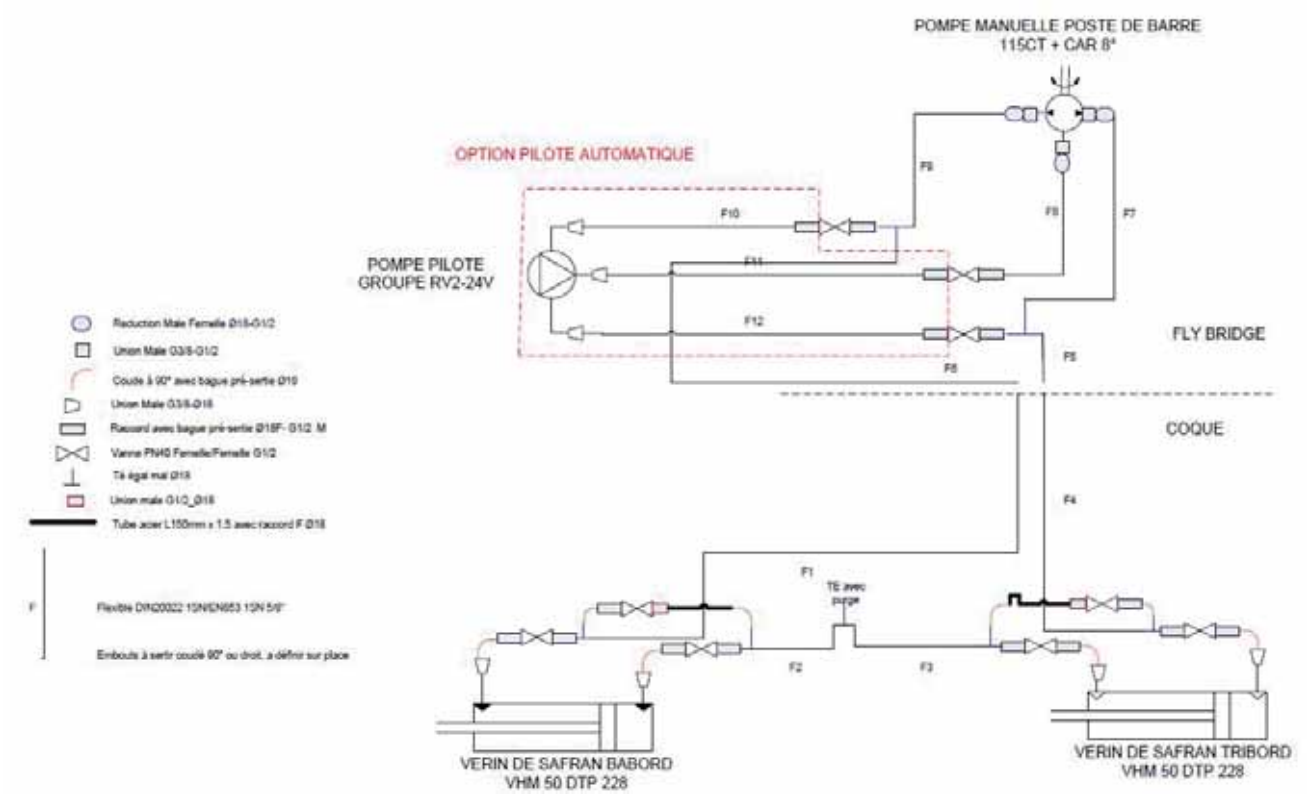
1 - Réservoirs de carburant
2 - Tirettes de sectionnement de carburant
3 - Filtre à eau de mer
4 - Filtre carburant
5 - Vanne de prise d'eau moteur
6 - Moteur
7 - Vanne prise d'eau joint tournant
8 - Vase d'expansion
9 - Nables de remplissage carburant

Les mêmes éléments sont présents dans chaque coque.

Nota : chaque vanne présente dans le bateau est identifiée.

4.2 • Système de direction

Le système de direction est de type hydraulique.



Utilisation de la barre de secours

Les bateaux équipés d'une barre à roue sont pourvus d'une barre franche de secours, assurez-vous qu'elle est accessible à tout moment.
Enlever le nable sur la marche arrière, enfoncer la barre franche de secours dans l'empreinte située sur la tête de mèche. Assurer la barre de secours avec la vis + écrou (repère 3).
La barre franche de secours n'est conçue que pour naviguer à vitesse réduite en cas d'avarie de la barre.

1 - Vanne du vérin de direction
2 - Barre franche de secours
3 - Vis + écrou de fixation de barre franche
4 - Vanne du vérin en position by-pass

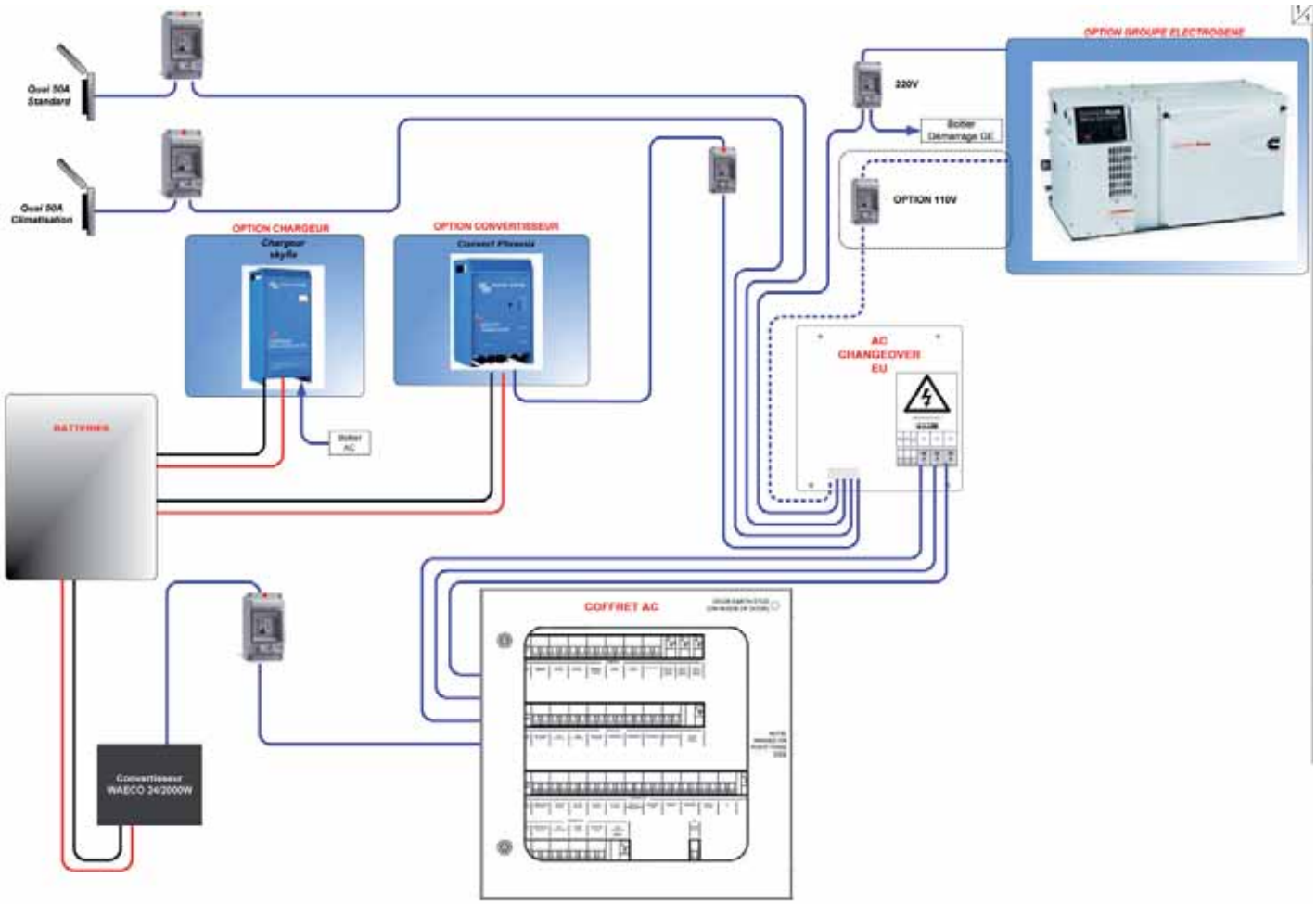
4.3 • Système électrique

4.3.1 • Tableau et circuit électrique 12 V - 24 V

Ne jamais travailler sur une installation électrique sous tension.
Les batteries doivent être soigneusement arrimées.
Ne pas obstruer les conduits de ventilation des batteries, certaines dégagent de l'hydrogène, ce qui présente un risque d'explosion.
Les batteries doivent être manipulées avec précaution. En cas de projection d'électrolyte, rincer abondamment la partie du corps entrée en contact et consulter un médecin.
Pour éviter un court circuit entre les deux pôles de la batterie, ne pas stocker d'objets conducteurs à proximité des batteries (outils métalliques...).
Lors du chargement des batteries et de leur connexion / déconnexion, fermer les coupe-batteries.
Ne jamais modifier les caractéristiques des appareils de protection contre les surintensités.

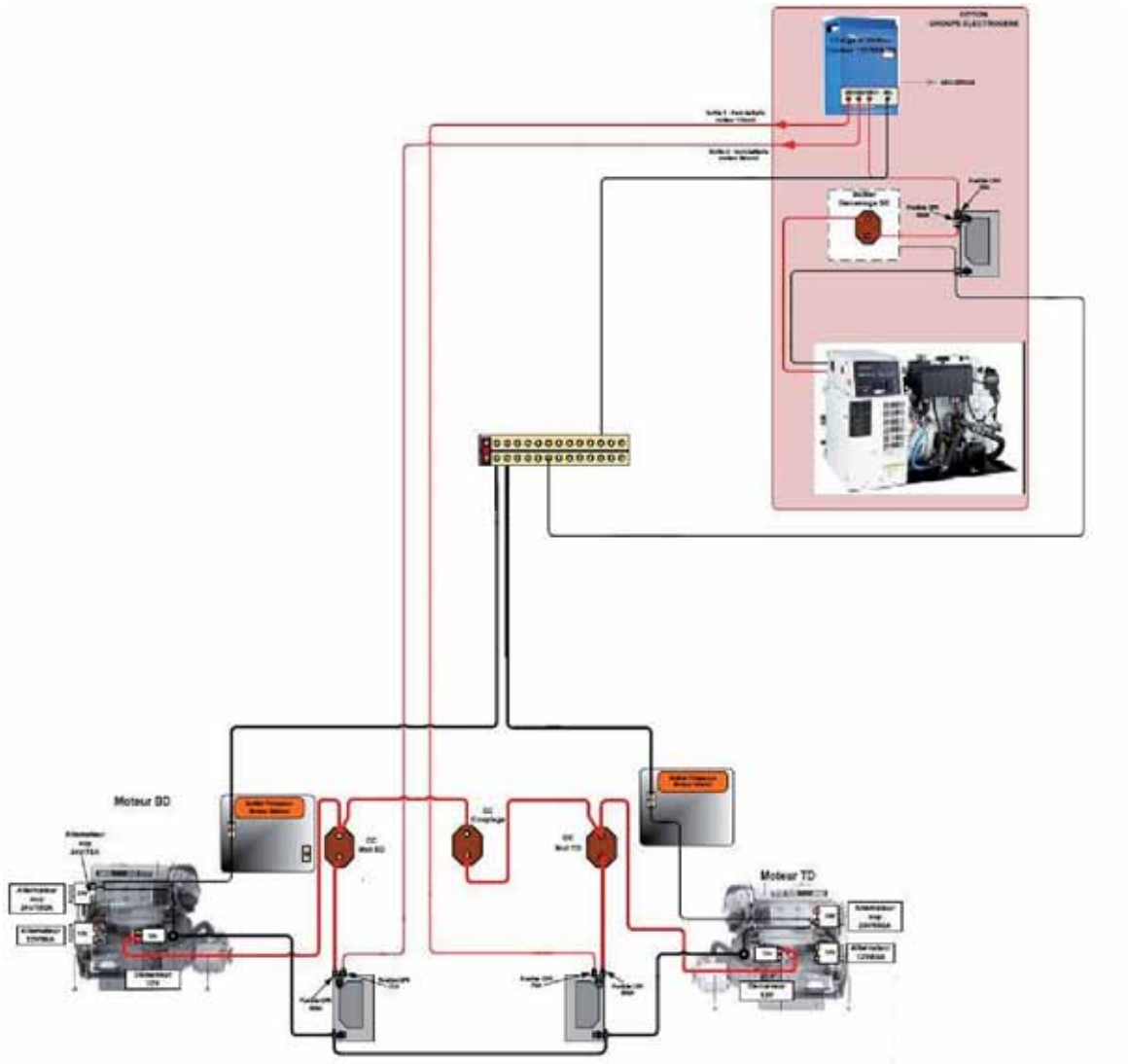
Ne jamais modifier une installation. Faire appel à un technicien qualifié en électricité marine.
Ne jamais installer ou remplacer les matériels ou appareils électriques par des composants excédant l'ampérage du circuit.
Ne pas laisser le navire sans surveillance quand l'installation électrique est sous tension, exception faite de la pompe de cale automatique et des circuits de protection contre l'incendie ou le vol.
A noter, les fils du circuit 12 V sont rouge pour le plus et noir pour le moins.
Ceux du circuit 24 V sont blanc ou marron pour le plus et bleu pour le moins.

CIRCUIT 24 V


Quai 50A
Standard
Quai 50A
Climatisation
OPTION CHARGEUR
OPTION CONVERTISSEUR
OPTION GROUPE ELECTROGENE
220V
OPTION 110V
AC
CHANGEOVER
EU
COFFRET AC
WAECO 24/2000W

4

CIRCUIT 12 V

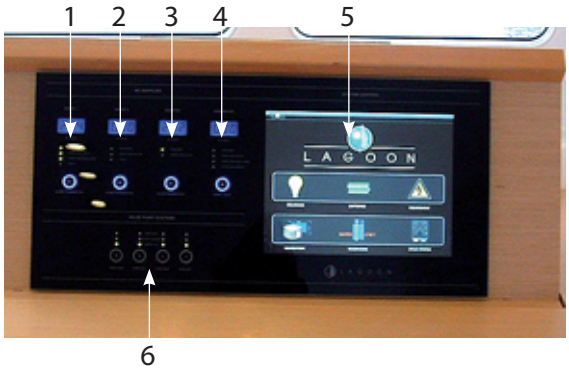


4.3.2 ● Circuit électrique 110 V - 220 V

Certains bateaux sont équipés (en standard ou en option suivant les modèles) d'un circuit 110 V ou 220 V.
Il convient de suivre les mesures suivantes pour éviter les risques de chocs électriques et d'incendie :
Ne pas travailler sur l'installation sous tension.
Brancher le câble d'alimentation navire/quai dans le navire avant de le raccorder à la prise du quai.
Ne pas laisser l'extrémité du câble d'alimentation navire/quai pendre dans l'eau.
Lorsque la prise de quai est branchée, il peut y avoir une différence entre la « terre » du bateau et celle du secteur, d'où risques de courant d'équilibrage et d'électrocution (notamment des nageurs situés à proximité).
Couper l'alimentation à quai au niveau du dispositif de sectionnement installé à bord avant de brancher ou de débrancher le câble d'alimentation navire/quai.
Débrancher le câble d'alimentation navire/quai d'abord au niveau de la prise de quai.
Si l'indicateur de polarité inverse est activé, débrancher immédiatement le câble. Rectifier l'erreur de polarité avant d'utiliser l'installation électrique du navire.

Bien fermer la protection de l'entrée d'alimentation à quai.
Ne pas modifier les connexions du câble d'alimentation navire/quai ; n'utiliser que des connexions compatibles.

Ne pas modifier l'installation électrique du navire ni les schémas pertinents. Il convient que l'installation, les modifications et l'entretien soient effectués par un électricien qualifié en électricité marine. Contrôler le système au moins deux fois par an.
Désactiver l'alimentation navire lorsque le système n'est pas utilisé, ceci afin de prévenir les risques d'incendie.
Relier les boîtiers ou enveloppes métalliques des appareils électriques installés au conducteur de protection du navire (conducteur vert à bande jaune).
Utiliser des appareils électriques à double isolation ou mis à la terre.
A noter, les fils de phase sont bleu, ceux du neutre sont marron et les fils de terre sont vert et jaune.



1 - Alimentation 110 V - 220 V par prise de quai n°1 (bord).
2 - Alimentation 110 V - 220 V par prise de quai n°2 (climatisation).
3 - Alimentation 110 V - 220 V par convertisseur.
4 - Alimentation 110 V - 220 V par générateur.
5 - Ecran tactile.
6 - Contrôle de mise sous tension des pompes de cale + mise en fonction manuelle.
7 - Coupe-circuit général 24 V.

SOURCES D'ALIMENTATION DES EQUIPEMENTS FONCTIONNANT EN 110 V - 220 V

GESTION AUTOMATIQUE
La source d'alimentation 110 V - 220 V est automatiquement sélectionnée suivant la source connectée.

PRISE DE QUAI :
Les équipements fonctionnant sur le Bus Puissance et sur le Bus Confort sont alimentés automatiquement par la prise de quai lorsqu'elle est branchée.

GENERATEUR :
Les équipements fonctionnant sur le Bus Puissance, sur le Bus Confort et sur le Bus Climatisation sont alimentés automatiquement par le générateur lorsqu'il est en fonction. L'alimentation par le générateur est prioritaire en cas de connexion multiple de sources d'alimentation.

CONVERTISSEUR :
Lorsque la prise de quai est débranchée et que le générateur n'est pas en fonction, les équipements fonctionnant sur le Bus Confort sont alimentés automatiquement par le convertisseur.

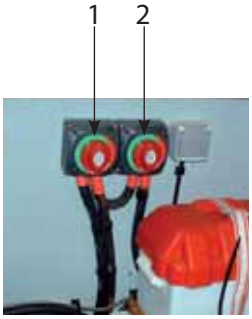
GESTION MANUELLE
Il est possible de gérer manuellement la source d'alimentation 110 V - 220 V.
Mettre en fonction la source d'alimentation souhaitée en appuyant sur les symboles des sources d'alimentation présents sur le tableau de contrôle à gauche de l'écran tactile.

4.3.3 ● Démarrage de secours

En cas d'indisponibilité des batteries de démarrage moteur, un système de couplage des batteries 12 V de démarrage bâbord / tribord est disponible (dans le compartiment moteur bâbord).

Pour sélectionner le couplage batterie :

- Actionner (position ON) le coupe-circuit général, les coupe-circuits moteurs tribord et bâbord, puis le coupe-circuit de couplage situé dans le compartiment moteur bâbord.
- Démarrer les moteurs bâbord et tribord.
- Une fois les deux moteurs démarrés, fermer (position OFF) le coupe circuit de couplage.

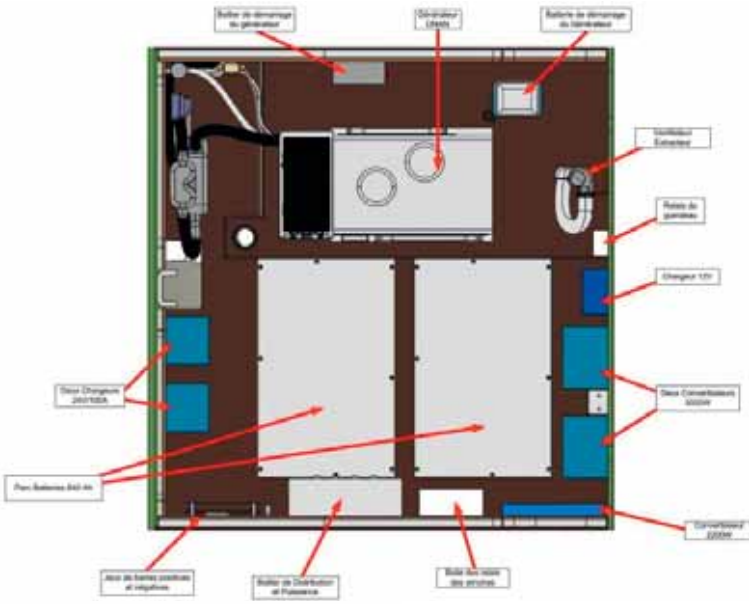


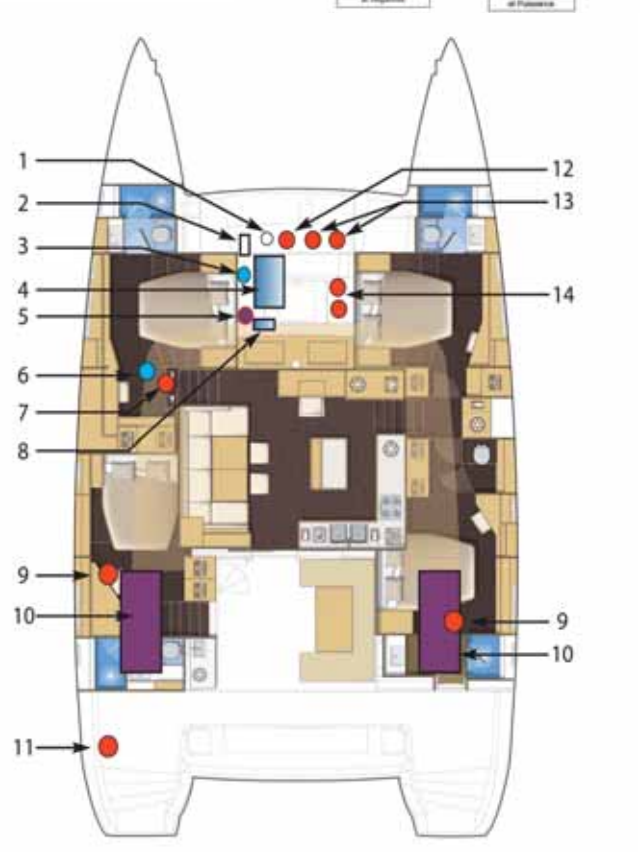
1 - Coupe-circuit couplage batteries (12 V)
2 - Coupe-circuit moteur bâbord (12 V)

Nota : dans la configuration normale, les batteries 12 V de démarrage des moteurs seront alors rechargées par les alternateurs 12 V des moteurs.

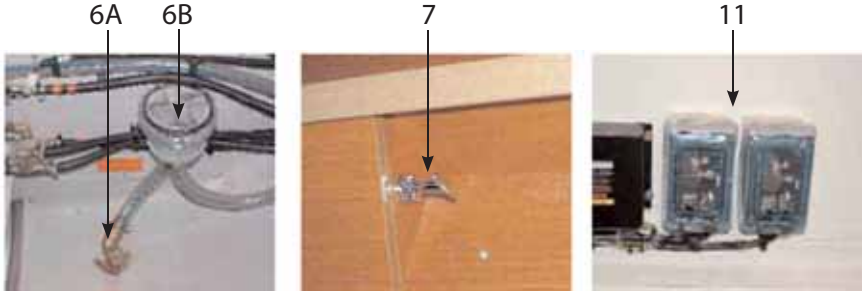
4.3.4 ● Implantation des coupes batteries, tableaux et appareils électriques…

Avant de changer un fusible, fermer les coupe-batteries.
Certains équipements du tableau suivant peuvent être en option.





1 - Extracteur d'air du local technique.
2 - Batterie de démarrage du générateur.
3 - Vanne d'évacuation du séparateur.
4 - Générateur.
5 - Filtre à carburant du générateur.
6A - Vanne de prise eau de mer générateur.
6B - Filtre à eau de mer générateur.
7 - Tirette de sélection de réservoir / générateur.
8 - Séparateur eau / gaz.
9 - Tirette d'arrêt du carburant / générateur.
10 - Réservoir de carburant.
11 - Disjoncteurs des prises de quai + prises de quai.
12 - Chargeur de batterie 220 V / 12 V.
13 - Convertisseurs 24 V / 220 V.
14 - Chargeurs de batterie 220 V / 24 V.



4.4 ● Système gaz et eau douce

4.4.1 ● Réchaud à gaz

N'installez pas de matériaux inflammables au-dessus du réchaud (rideaux, papiers, serviettes, etc...).
Ne jamais laisser le navire sans surveillance lorsque les appareils fonctionnant au gaz ou à l'alcool sont en service.
En cas d'odeur de gaz ou d'extinction accidentelle des flammes (bien que l'arrivée de gaz soit coupée automatiquement en cas d'extinction de la flamme), fermez les robinets et créez un courant d'air pour évacuer les gaz résiduels. Rechercher l'origine du problème.
Ne pas fumer ou approcher une flamme nue lors de la recherche d'une fuite de gaz ou lors du changement d'une bouteille de gaz ou toutes autres interventions sur le circuit de gaz.

AVERTISSEMENT : Les appareils à flamme nue brûlant des combustibles consomment l'oxygène de la cabine et dégagent des produits de combustion dans le bateau. Une ventilation est nécessaire lorsque ces appareils sont utilisés. Ne jamais obstruer les ouvertures de ventilation et vérifier que les appareils à conduit de fumée fonctionnent correctement.

Fermer le robinet de tuyauterie d'alimentation et les robinets des bouteilles lorsque les appareils ne sont pas en service.
Pour les réchauds à bouteille incorporée, le changement de celle-ci doit se faire en dehors du bateau. Faire un essai avant de remettre le réchaud dans la cuisine. Faire attention à verrouiller les articulations des réchauds après leur mise en place.

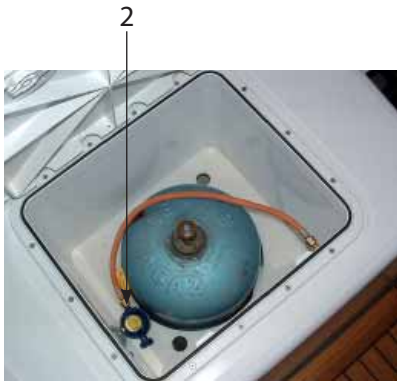
Ne pas utiliser les appareils de cuisson pour chauffer les locaux.
Ne jamais obstruer les ouvertures prévues pour la ventilation.
S'assurer que les robinets des brûleurs sont fermés avant d'ouvrir celui de la tuyauterie et de la bouteille.
Fermer les robinets avant tout changement de bouteille et immédiatement en cas d'urgence.
Stocker les bouteilles de réserve dans des logements ventilés sur le pont ou dans des coffres prévus à cet effet, étanches au gaz et ventilés vers l'extérieur.
Ne pas obstruer l'accès aux composants du circuit de gaz notamment aux robinets (bouteilles et gazinière).
Les tuyaux souples reliant la bouteille à une extrémité du circuit et le réchaud à l'autre, doivent être changés en fonction des règlements en vigueur dans votre pays. Utiliser uniquement des tuyaux aux normes de votre pays.
Ne pas utiliser les logements des bouteilles de gaz pour stocker d'autres équipements.
Faire attention à ne pas détériorer le filetage de la bouteille sur lequel se monte le détendeur. Vérifier l'état du détendeur tous les ans et le changer si nécessaire. Utiliser des détendeurs identiques à ceux installés.
Veiller à ce que les robinets des bouteilles vides soient fermés et débranchés. Conserver en place les dispositifs de protection, les chapeaux ou les bouchons.
Ne pas utiliser de solutions à base d'ammoniac pour le nettoyage ou le repérage d'une fuite.

4.4.2 ● Plan du circuit gaz

Le coffre de la bouteille de gaz est situé dans la poutre arrière du cockpit.

1 - Vannes gaz
(accès dans le meuble tiroir à gauche du four)

2 - Détendeur
(accès dans le coffre tribord de la banquette arrière de cockpit)



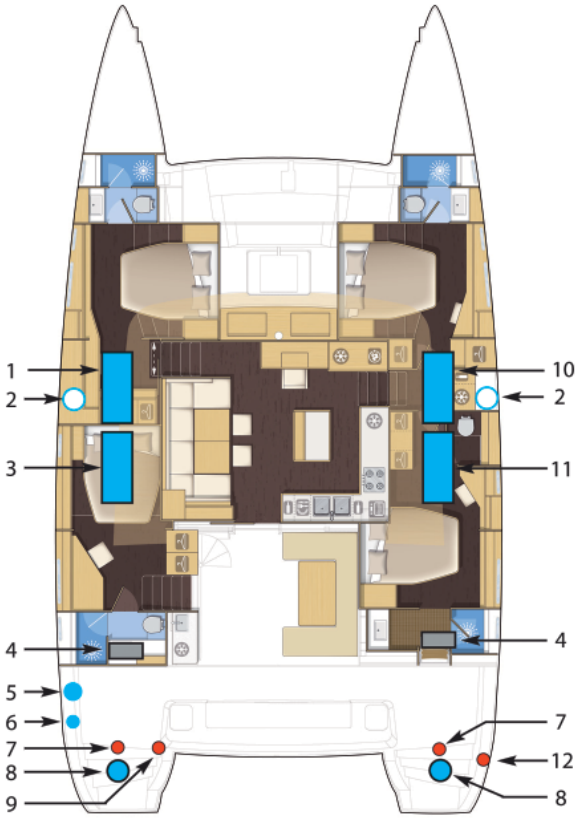
4.4.3 ● Réchaud à alcool

AVERTISSEMENT : Ne pas fumer en manipulant le combustible.

Garder le combustible dans un bidon prévu à cet effet, à distance du réchaud, du moteur et de toutes autres sources de chaleur.
Suivre les préconisations du fabricant pour le remplissage des brûleurs. Ne pas verser directement l'alcool dans le brûleur par-dessus le réchaud.

N'utiliser que de l'alcool dénaturé. L'essence, le pétrole, le propane, le mazout, le fuel ou autres combustibles et matières inflammables sont à proscrire.
Essuyer immédiatement tous débordements de combustibles en dehors du réservoir du brûleur.

4.4.4 ● Circuit eau douce



1 - Réservoir avant bâbord.
2 - Nable de remplissage.
3 - Réservoir arrière bâbord.
4 - Chauffe-eau.
5 - Prise de quai eau douce.
6 - Vanne prise de quai eau douce.
7 - Vanne arrêt groupe eau.
8 - Groupe d'eau.
9 - Vanne de transfert.
10 - Réservoir avant tribord.
11 - Réservoir arrière tribord.
12 - Douchette de pont.

4.5 ● Réservoirs eaux noires

4.5.1 ● Caractéristiques

1 réservoir eaux noires de 85 litres par WC.

Ces capacités peuvent ne pas être totalement utilisables en fonction de l'assiette, du chargement, de la position du ou des points de remplissage et / ou points de vidange éventuels.

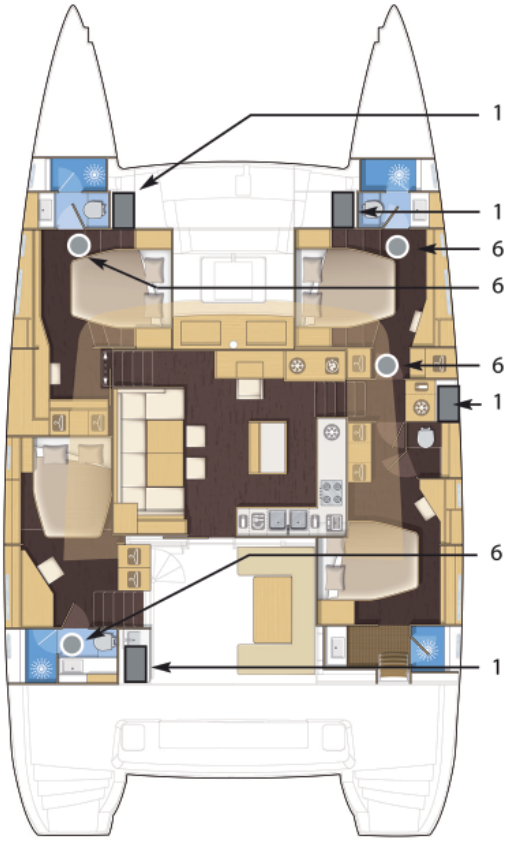
Ne pas décharger les WC près des côtes.

Se tenir informé des règlements locaux de respect de l'environnement, et respecter les codes de bonne pratique.

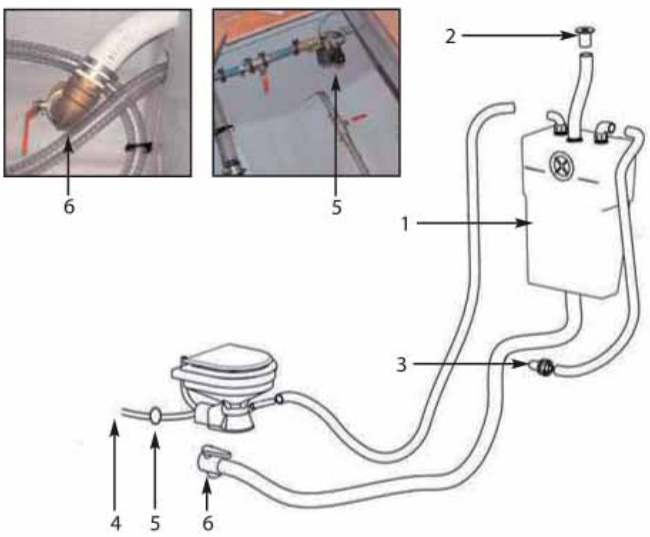
Respecter les réglementations internationales contre la pollution en milieu marin (Marpol).

4.5.2 ● Fonctionnement du système de rétention des eaux noires

Le principe d'utilisation du système est décrit par le schéma de principe ci-joint.



CIRCUIT RESERVOIR EAUX NOIRES



1 - Réservoir à eaux noires
2 - Nable de vidange sur pont
3 - Event
4 - Arrivée réservoir eau douce
5 - Electrovanne / arrivée eau douce
6 - Vanne d'évacuation sur coque

Les WC sont vidés uniquement dans les réservoirs à eaux noires qui sont à leur tour évacués :
soit par pompage : nable de pont (2)
soit par vidange à la mer : vanne (6)

Après chaque utilisation, rincer le système : remplir la cuve d'eau douce ou de mer puis la vider.
Les produits à utiliser pour le nettoyage sont les produits de nettoyages domestiques.
Le système doit être vidé pendant le stationnement du navire sous des températures négatives.

Pour le respect de l'environnement :

Ne pas décharger le contenu des réservoirs de rétention près des côtes, utiliser les systèmes de pompage des ports ou marinas pour vider les cuves de rétention avant de quitter le port.
S'assurer que la vanne d'évacuation de la cuve est fermée afin d'éviter toute décharge par inadvertance.

4.6 • *Pompes, vannes et passe coques*

4.6.1 • Pompes

Le système de pompes de cale n'est pas prévu pour assurer la flottabilité du bateau en cas d'avarie.
Ne pas laisser les pompes tourner à vide, car cela risque de les détériorer.
L'eau des cales doit être maintenue à son minimum.
Vérifiez visuellement, à intervalles réguliers, le fonctionnement de chaque pompe de cale.

! ATTENTION

Vérifier à intervalles réguliers le fonctionnement de chaque pompe de cale. Nettoyer les points ou crépines d'aspiration des pompes de débris qui pourraient les obstruer. Si les cloisons étanches isolant les pics avant et arrière sont munies de vannes, celles-ci doivent être maintenues fermées en temps normal et ouvertes uniquement pour vidanger l'eau dans la cale principale.

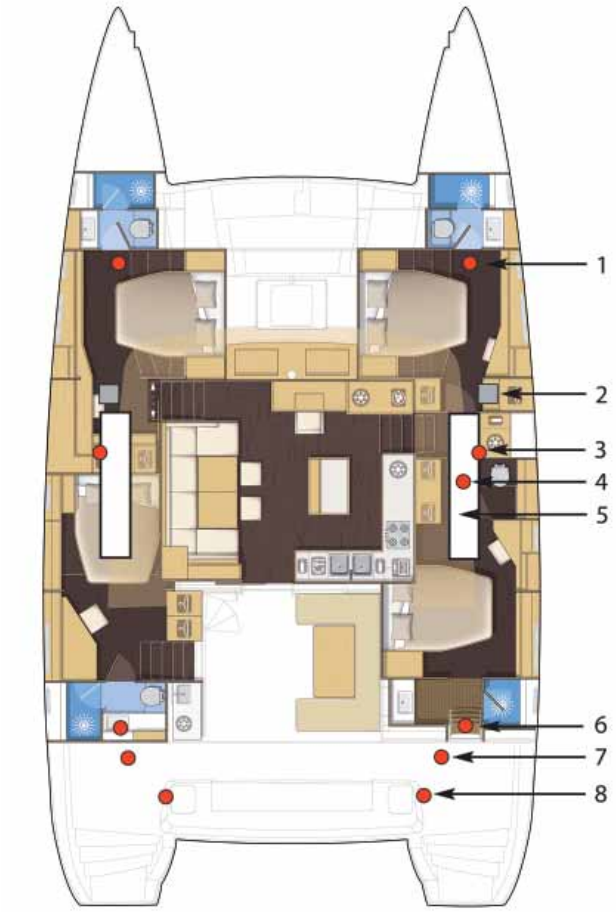
4.6.2 • Vannes et passe-coques & Assèchement

ASSECHEMENT

AVERTISSEMENT

Le système de pompes de cale n'est pas conçu pour le contrôle de l'eau provenant de brèches dans la coque.

Capacité d'une pompe de cale électrique : 2 640 litres / heure
Capacité d'une pompe de cale manuelle : 0.9 litre / cycle ou 40.5 litres / minute



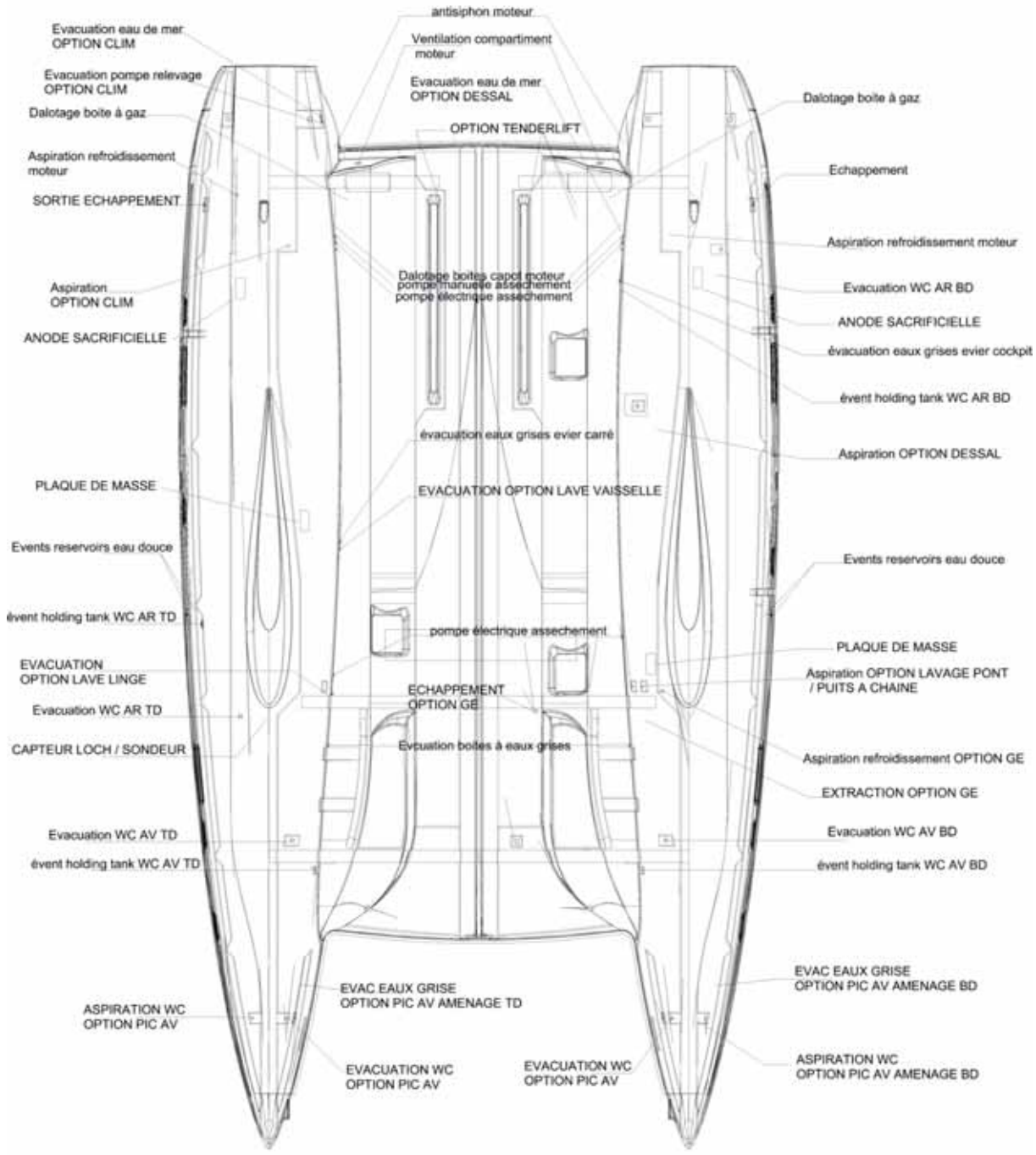
PASSE-COQUE OUVERT

PASSE-COQUE FERME

1 - Vanne d'évacuation de compartiment avant
2 - Boîte à eaux grises
3 - Pompe de cale électrique / puisard
4 - Déclencheurs automatiques de pompe de cale électrique
5 - Puisard de coque
6 - Vanne d'évacuation de cale moteur
7 - Pompe de cale électrique / cale moteur
8 - Pompe de cale manuelle

Les mêmes éléments sont présents dans chaque coque.
Nota : chaque vanne présente dans le bateau est identifiée.

EQUIPEMENTS



5 MOUILLAGE, AMARRAGE ET REMORQUAGE

Tenir le panneau ou la trappe de puits à chaîne fermé à la mer.
Le remorquage doit toujours se faire à des vitesses faibles.
Une remorque doit être prise de façon à pouvoir être libérée sous charge.
Le propriétaire doit s'assurer que les bouts d'amarrage, de remorquage, points d'attache, chaînes correspondent aux conditions d'utilisation du navire.

Taquet de remorquage

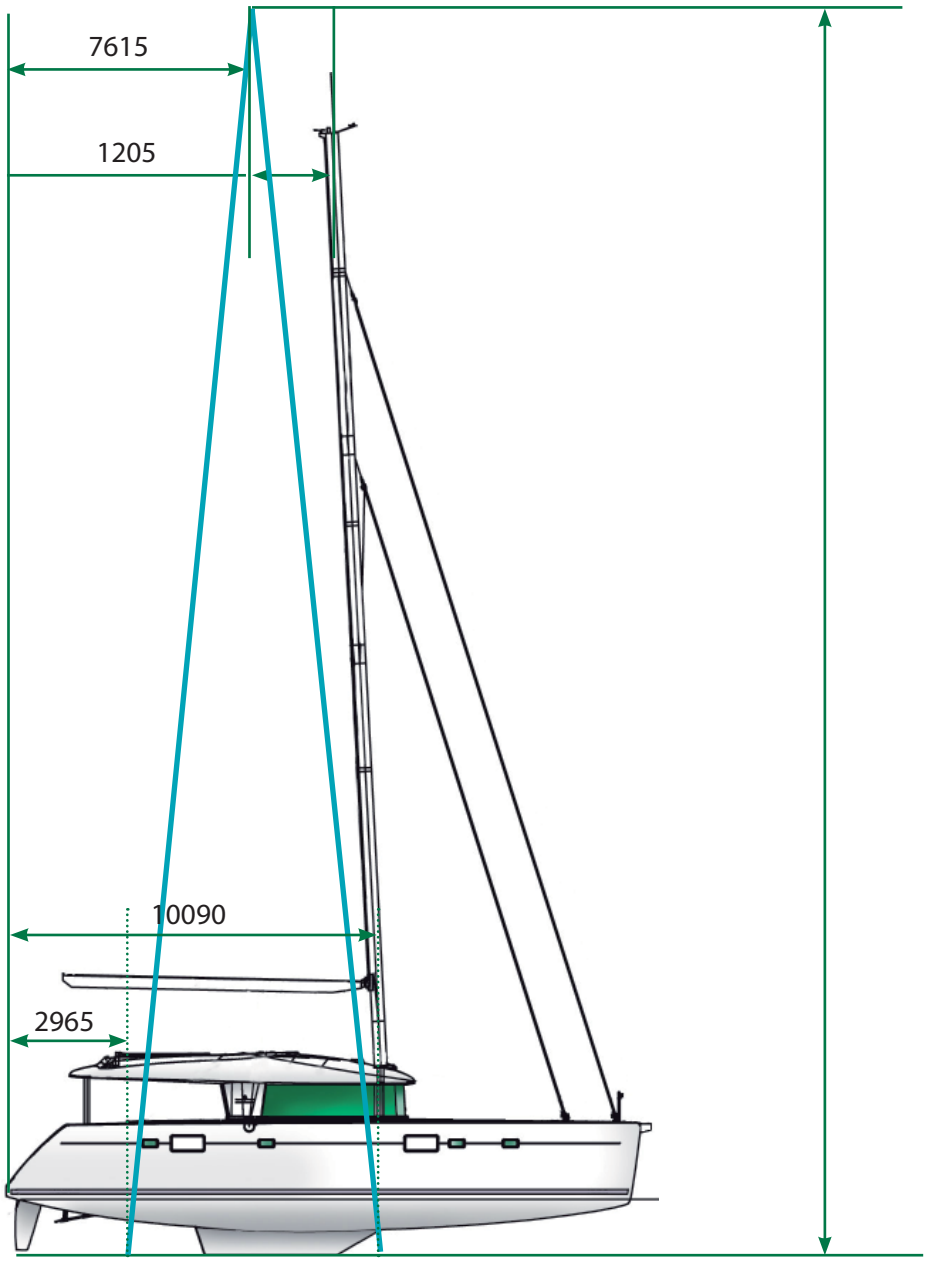
Echelle de bain

Fixation de la patte d'oie de mouillage

6 GRUTAGE ET TRANSPORT

Plan et cotation des axes de positionnement des sangles de grutage.

Assurez-vous que le bateau est stable sur sa remorque, autant longitudinalement que latéralement.



Les sangles de manutention retenues sont décrites ci-dessous :

Deux élingues de levage sangle plate
Quatre bandes porteuses
Deux boucles repliées – CAT2
CMU : 16 T
Longueur utile : 16M775 (AR) et 16M515 (AV)

RECOMMANDATIONS :
Faire intervenir un plongeur pour les crépines et les passe-coques

Au service des plaisanciers et des professionnels de la mer

Les sauveteurs en mer veillent...

Tous les marins savent qu'on ne badine pas avec la grande bleue... Malgré les progrès considérables réalisés en matière de sécurité par les constructeurs de bateaux, un événement de mer est toujours possible et vous pouvez avoir un jour besoin des « sauveteurs en mer ».

A toute heure du jour et de la nuit, 7 jours sur 7, 3 500 bénévoles sont prêts à appareiller dans la demi-heure pour aller porter secours à ceux qui sont en difficulté... et cela parfois au péril de leur propre vie !

C'est grâce au maillage très serré de ses 255 stations en France et dans les D.O.M. que « Les Sauveteurs en Mer » assurent aujourd'hui près de 50% du sauvetage en France.

En mer, vous pouvez avoir besoin d'eux, à terre ils ont besoin de vous...

Le sauvetage des vies humaines est gratuit mais les moyens mis en oeuvre coûtent cher. Les sauveteurs en mer, qui se recrutent de plus en plus parmi les plaisanciers, ont besoin de vous pour entretenir, moderniser et remplacer leurs moyens nautiques (1 canot tous temps coûte 5 M d'euros !).

Venez donc soutenir ou même rejoindre ces marins, hommes et femmes, désintéressés, discrets et efficaces : prenez contact avec le responsable de la station la plus proche du port d'attache de votre bateau ou avec notre siège à Paris.

ENTRE MARINS…

- Avant de prendre la mer, informez vos proches de vos intentions.
- Renseignez-vous sur les conditions locales (météo, courant, etc.).
- Possédez des moyens radio VHF fiables et contrôlez-les.
- Faites porter un gilet de sauvetage aux enfants.

UNE VIE HUMAINE N'A PAS DE PRIX …,
UN CANOT DE SAUVETAGE EN A UN !

Je soutiens la SNSM et j'adhère !

Je joins un chèque de: ☐ 20 € - ☐ 45 € (donateur) - ☐ 380 € (bienfaiteur)
Un reçu de déductibilité fiscale me sera adressé avec la carte et l'autocollant de membre.

NOM :..... PRENOM : .....
ADRESSE : .....

LES SAUVETEURS EN MER (S.N.S.M.)
Siège social: 31, cité d'Antin 75009 PARIS
Tel: 01 56 02 64 64 - Fax: 01 56 02 64 63 - E-mail: www.snsm.org

charte pour la mer et les rivières

L'eau est un milieu vivant, fragile.
C'est aussi une ressource précieuse.

Pour protéger ce milieu,

- Je respecte la mer et les rivières, je n'aborde pas les sites protégés, je limite ma pêche aux espèces et tailles autorisées, j'observe les animaux sans les toucher ni les déranger.
- Avant de mouiller, je m'informe de la nature du fond pour éviter sa dégradation. De préférence, j'utilise les bouées d'amarrage.
- Je dépose mes déchets ménagers dans les containers et mes déchets toxiques, solides et liquides, à la déchetterie portuaire.
- J'utilise les installations sanitaires portuaires. Je vidange mon bac à eaux noires dans les stations de pompage. J'utilise les produits détergents les plus respectueux de l'environnement.
- Je m'assure que toute opération d'entretien (bateau, matériel, équipement) est effectuée dans le respect de l'environnement. Je manipule avec précaution tous les liquides susceptibles de polluer lors de leur transvasement.

9 REFERENCES ET NORMES APPLICABLES

Article 12 de la norme ISO/FDIS 8099
Annexe B de la norme EN/NF- ISO 9094-2
Annexe A de la norme EN/NF-ISO 14895
Annexe A de la norme EN/NF-ISO 15083

162, quai de Brazza
CS 81217
33072 Bordeaux Cedex - France
Tél.33 + (0) 557 80 92 80
E-mail : info@cata-lagoon.com

www.cata-lagoon.com